

A blue-toned photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties, creating a strong sense of perspective. In the upper right corner, there is a large, bold, black number '2'.

2

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1976 - 76. ÅRGANG

2

Ekstraordinær kongres	2
Taktregulering	3
ATC er ny sikkerhed	4
Øresund, Fehmernbælt, Storebælt og Samsøbælt - en funktionel helhed	6
Fra medlemskredsen - Opsamling af løse ender	13
Vil du være bagmand	14
Personalía	15

Redaktører:
E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Foreningen har afholdt ekstraordinær kongres den 3. februar d.å. i København. Anledningen var, som det jo er medlemskredsen bekendt, udsprunget af utilfredshed med den indgåede aftale om vore interne arbejdstidsbestemmelser og hvor uenighed helt op i foreningens hovedbestyrelse og personligt angreb på foreningens formand foranledigede denne til med hovedbestyrelsens tilslutning at indkalde til en ekstraordinær kongres, som kunne tage stilling til hovedbestyrelsens behandling af tjenestetidssagen og modtagne resolutioner i tilknytning hertil fra nogle af afdelingerne. Det, der i tjenestetidssagen accelererede utilfredsheden, var uenigheden om, hvorvidt vi ved tjenestetidsaftalens indgåelse havde fået kompensation for de skæve helligdage ved fastsættelse af ugenormen til 38 timer. Det fremgår af aftalen, at de to timers nedsættelse kompenseres ved, at der er ydet frihed for ubekvem arbejdstid, ligesom der er taget hensyn til, at fridage for skæve helligdage er leveret med den aftalte fridagstildeling. Det hævdes, at aftalen i virkeligheden ikke indeholder kompensation for disse skæve helligdage. Uenigheden kom også til udtryk i selve hovedbestyrelsen, såvel som i resolutioner fra nogle afdelinger, ligesom der udtrykkes utilfredshed med ledelsesformen. Uenigheden genspejledes i kongressens forhandlinger med mange skarpe bemærkninger omkring denne sags forløb. Men også ledelsen af foreningen optog en del af debatten, som mundede ud i, at der fra en række afdelingers side stilledes forslag om, at der stemtes om en tillidserklæring til foreningens formand.

Denne afstemning gav til resultat, at der af de 65 stemmeberettigede blev afgivet 28 ja-stemmer for tillidserklæringen og 37 imod. I konsekvens heraf fremsatte hovedbestyrelsen forslag om, at man ved valg til ny hovedbestyrelse konstituerede næstformanden K. B. Knudsen som formand i perioden indtil næste ordinære kongres, og at hovedkassereren G. A. Rasmussen for samme periode konstitueredes som næstformand og sekretær, medens der til varetagelse af hovedkassererens opgaver antages den fornødne medhjælp. P. Busk og E. C. L. Christiansen ønskede ikke genvalg til hovedbestyrelsen og nyvalgt blev lokomotivførerne R. Mortensen, København og E. Høtoft, Kalundborg samt elektrofører B. O. Christensen, København. Øvrige medlemmer var genvalg.

Taktregulering

CO I information

Så blev spændingen udløst med hensyn til udformningen af den kommende taktregulering.

I tiden efter at folketinget vedtog, at der skulle finde en taktregulering sted for de, der mistede den procentuelle dyrtidsregulering, har vore sindsstemninger skiftet fra stor optimisme til dyb pessimisme.

Nok har de forhandlinger, der har været ført i det paritetisk nedsatte nævn ikke kunnet refereres, men et og andet er der i tidens løb alligevel sivet ud. Der er da nogen af parterne, der ikke har kunnet nære sig for at fremsætte skarpe udtalelser om taktregulering som sådan – udtalelser som satte heftige diskussioner i gang, og som satte et stort spørgsmålstegn ved, om man kunne nå til enighed i nævnet, eller om man måtte ty til formandsskabets afgørelse.

Centralorganisationerne mener, at der er grund til at ytre stor tilfredshed med, at det lykkedes nævnet at nå frem til en enig aftale om en taktreguleringsordning. Denne skal nu foreløbig gælde til 1. april 1977, idet man har sikret sig, at der også sker taktregulering pr. denne dato. Herefter kan man i givet fald fra begge parter frigøre sig fra ordningen.

Aftalen om taktreguleringsordningen er i sig selv epokegørende, idet det er første gang, der er truffet en aftale for hele den offentlige sektor.

Medens vi er i den positive stemning, kan vi også udtrykke glæde over, at det lykkedes at få vore synspunkter igennem med hensyn til, at der skal ske taktregulering 2 gange om året trods de angreb, der blev ført imod det.

Taktreguleringen vil ske på grundlag af Dansk Arbejdsgiverforenings lønstatistik for samtlige

arbejdere i hele landet samt funktionærlønstatistikken.

Generelt kan vi sige, at vi stort set er tilfreds med skelettet til taktreguleringsordningen.

Det er mere, når vi begynder at se på det kød og blod, man har givet ordningen, at vi føler grund til at beklage os.

Vi kan først nævne vor utilfredshed med, at den automatiske ordning kun giver halv dækning.

Centralorganisationerne kan ikke forstå, at når man nu har anerkendt, at de offentligt ansatte skal følge med indkomstudviklingen i det øvrige samfund, bagefter når frem til, at det skal de altså ikke alligevel – i hvert fald ikke med det samme. Vi vil her undlade at nævne den dækningsgrad, der først var på tale, og som vi klart afviste.

Når vi har accepteret halv dækning, skal det ses på baggrund af, at vi faktisk har tiltro til, at resten vil komme til udbetaling ved vore normale overenskomstforhandlinger.

Vi har svært ved at indse, at vi skal vente så længe – men på den anden side er ventetiden i den forbindelse ikke et ukendt begreb for offentligt ansatte.

For at give ordningen både livrem og seler hedder det i taktreguleringsordningens punkt 5, at taktreguleringsprocenten fastsættes til halvdelen af den efter punkt 4 opgjorte procentsats og kan ved første regulering ikke udgøre over 1%.

Hermed har man med nogenlunde rimelighed grund til at antage, at ingen offentlig ansat på grund af taktreguleringen vil gå rundt og strø vildt om sig med penge.

Endelig fortsætter man den niveleringstendens, man indledte med afskaffelse af den procentuelle dyrtidsregulering ved at fastslå, at den del af lønindtægten, der overstiger

den til enhver tid gældende løn for en statstjenestemand i lønramme 36 med generelt tillæg bortset fra dyrtidstillæg, kommer ikke i betragtning ved beregning af taktregulering.

Men lad os gentage, at vi er glade for, at nævnet nåede frem til en enig beslutning uden at ulejlige formandsskabet. Om selve ordningen har nogle skønhedspletter, er vi naturligvis mindre glade for, men det kan da være, at vi kan få dem bortopereret ved en senere lejlighed.

Centralorganisationerne tager også den politiske vedtagelse af, at der skulle etableres en taktreguleringsordning, som kunne sikre os en indkomstudvikling analogt med det øvrige samfund som en accept fra politikernes side på, at de offentligt ansatte er nøjagtig lige så produktive som den øvrige del af befolkningen.

Det er også den eneste positive ting, vi kan nævne, der kom ud af afskaffelsen af vore procentuelle dyrtidsregulering.

ATC er ny sikkerhed

Automatisk togkontrol som direkte kan påvirke togets kørsel og har betydning ved forøget hastighed og giver mulighed for automatisk togkørsel

4

Fra B-avisen, baneafdelingens blad, bringer vi en omtale af ATC-systemet.

ATC-anlæg er et anlæg, som på basis af informationsoverføring fra strækning til tog, og evt i modsat retning, kan vise de faste signalanlægs informationer i selve førerummet, cabsignal og ved automatiske indgreb i togets bremse- og traktionssystem direkte kan påvirke togets kørsel.

Udviklingen bag ATC-anlæg er følgende:

I jernbanens tidligere epoke lå sikkerheden fuldt hos signalanlæggenes betjeningspersonale og lokoføreren.

Moderne sikringsanlæg er opbygget således, at de i sig selv forhindrer, at der kan opstå farlig signalgivning selv ved fejlbetjening. På toget påhviler det derimod stadig udelukkende lokoføreren at iagttage signalerne og betjene togets bremse- og traktionssystem i overensstemmelse dermed.

De vigtigste målsætninger for ATC-anlæg er derfor forøgelse af sikkerheden mod fejlagtig passage af et signal på »stop«. Aflastning af lokomotivføreren – især i usigtbart vejr – ved overføring af de faste signalers udvisende til førerpladsen, – men iøvrigt også til

- forøgelse af kørehastigheden
- overvågning af tilladt kørehastighed
- forbedring af strækningens kapacitet
- mulighed for automatisk togkørsel
- cybernetisk styring af toggangen.

Hastigheden

Motiveringen for indførelse af ATC-anlæg ved DSB er først og

fremmest ønsket om en forøgelse af den maksimalt tilladelige strækningshastighed fra de nuværende 120 km/t (140 km/t for lyntog) til 160 km/t og på længere sigt til 200 km/t under bibeholdelse eller forøgelse af den nuværende sikkerhed ved togekørslen.

Yderligere at nuværende signal- og sikringsanlæg skal benyttes uændrede eller med så få ændringer som muligt. De mulige systemløsninger inddeles naturligt efter metoden for overførsel af informationerne. Denne influerer stærkt på transmissionskapaciteten og dermed på det mulige antal informationer og de mulige løsninger for overvågningsfunktioner og disses indgreb i togets bremse- og traktionssystem.

Punktsystemet

Ved et punktsystem overføres informationer fra strækning til lokomotiv på fastlagte punkter på strækningen.

Overføringen sker ved, at lokomotivet passerer en såkaldt balise eller båke, som er i stand til at påvirke et modtageorgan på lokomotivet.

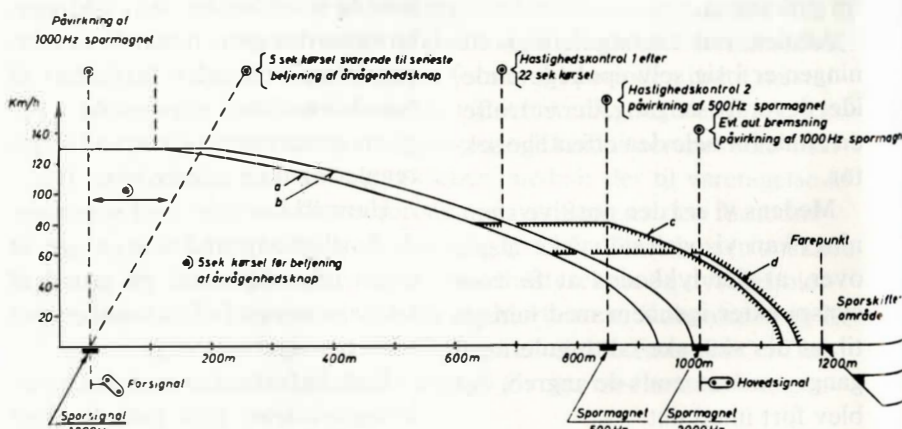
En balise kan være fast, hvorved den altid er i samme tilstand og ved lokomotivets passage påvirker dets modtager eller balisen kan være variabel, så den ved omkobling kan indtage flere forskellige tilstande, hvorved den enten slet ikke påvirker lokomotivet eller overfører en til omkoblingen svarende information.

Påvirkningen kan være:

– elektromekanisk, idet en elektrisk kontakt på lokomotivet under passagen kan sluttes til en tilsvarende kontakt på balisen. Dette princip er benyttet i mange år ved de franske baner under navnet »krokodillen«, der giver kontakt-slutning til tog, der passerer et signal på stop. Ved kontaktslutningen iværksættes nødbremssning.

– rent magnetisk, idet baliserne består af elektromagneter eller permanente magneter, hvis magnetfelter kan påvirke lokomotivets modtagerdel afhængigt af feltretningen.

Elektromagneten kan indrettes enten, så den bliver magnetisk ved, at der går strøm i dens spole, eller ved at spolens strøm modvirker en permanent magnets magnetisme.



Eksempel på bremsefunktioner i forbindelse med det tyske punktsystem. Bremsekurver under forskellige forhold:
a: Lokomotivføreren bremser forskriftsmæssigt. b: Lokomotivføreren glemmer at benytte årvågenhedsknappen.
c: Automatisk bremsning, dersom hastigheden efter 22 sek.'s kørsel er større end ca. 90 km/t. d: Automatisk bremsning, dersom lokomotivføreren kører forbi hovedsignalet.

Magnetisk system benyttes af det schweiziske Integra.

– elektromagnetisk, idet balisen indeholder en elektrisk svingningskreds, der kan afstemmes til resonans ved en bestemt frekvens.

På lokomotivet findes tilsvarende resonanskredse, afstemt til de resonansfrekvenser, der kan forekomme i baliserne. Ved togets passage sker en elektrisk kobling mellem resonanskredsen på toget og balisen, hvilket registreres af modtageren på toget.

Bl.a. det tyske »indusi« system er baseret på dette princip.

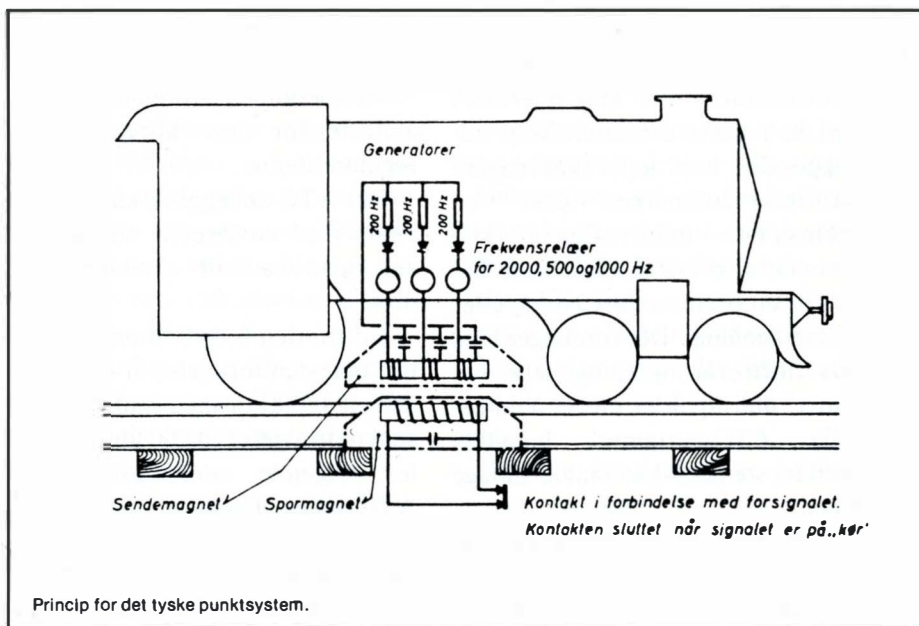
– reflekterende højfrekvensbalise.

En »radiosender« på lokomotivet udsender via en retningsantenne en radiofrekvens til strækningen. En modtagerantenne anbragt enten i sporet eller på en mast (signal) absorberer den modtagne energi og omformer den ved hjælp af et afstemt resonatorsystem til højfrekvenssvingning af en pågældende balise karakteristisk frekvens, som tilbagesendes en modtager på lokomotivet. I dette system kan strækningens baliser ikke være helt passive, idet de kræver strømforsyning til tilbagesendingen af energi til lokomotivet. Norske statsbaner har udført forsøg med et anlæg efter dette princip.

Ved de hidtil benyttede punktsystemer er informationsantallet normalt under 10. Der findes dog systemer under udvikling med større antal informationer. Punktsystemer kan benyttes til såvel førerumssignalering som automatisk togstop.

Signalet bestemmer farten

Som et eksempel på et punktsystem skal anføres det ved DB indførte »Indusi«.



Der findes 3 forskellige baliser og dermed informationer.

1000 Hz-balise anbringes ved hvert forsignal, men er kun virksom, når efterfølgende hovedsignal viser stop.

Såfremt føreren ikke inden 5 sek. efter modtagelse af signalet har betjent en årvågenhedsknap, iværksettes automatisk nødbremmsning.

Førerens kvittering udløser en tidskontrol, idet der efter 17 sek's forløb foretages en første automatisk kontrol af, at togets hastighed højst er 90 km/t. Ved højere hastighed indtræffer nødbremmsning.

150 m før hovedsignalet findes en fast balise med resonans 500 Hz. Ved passage heraf udløses, såfremt tidligere de 1000 Hz er modtaget, en kontrol af, at hastigheden højst er 65 km/t.

Umiddelbart ved hovedsignalet passerer en 2000 Hz-balise, som kun er virksom, når signalet viser stop. Den bevirker øjeblikkelig nødbremmsning, hvis toget passerer signalet.

Såfremt føreren trods sin betje-

ning af årvågenhedskontakten fortsætter med uformindsket hastighed (160 km/t) vil toget først blive nødbremset efter 22 sek's kørsel (ca. 1000 m), hvorfor toget først bringes til standsning langt efter farepunktet. Selv om tilfældet ikke er forekommet i praksis, er der til imødegåelse heraf udviklet et hastighedscontrolsysteem med trinvis overvågning af hastighedsnedsættelsen fra passage af første balise (1000 Hz).

I forbindelse med Indusi-systemet foretages automatisk registrering af de vigtigste data under kørslen såsom togets hastighed, informationer, hastighedskontrol og førerens handlinger.

Informationsoverføringen fungerer ved hastigheder op til ca. 250 km/t.

Punktsystemet – en vurdering

Det karakteristiske ved punktsystemet er, at informationerne altid overføres i veldefinerede punkter

af strækningen. Det er især en fordel ved faste strækningsafhængige informationer, der kan overføres ved helt passive baliser, som udlægges der, hvor toget skal reagere på informationerne f.eks. ved bremsning. Informationen kan endvidere på enkel måde være basis for en bremseovervågning eller afstandsmåling. Der foreligger lang tids driftserfaringer, og selv ved baner, der udvikler meget avancerede ATC-systemer, benyttes punktsystemet til at »falde tilbage på«.

Ved signalinformationer kan det være en ulempe, at de kun kan overføres i faste punkter, idet en signalændring til et mindre restriktivt begreb, der finder sted umiddelbart efter, at toget har passeret balisen, først vil kunne registreres på toget ved passage af næste balise, hvilket kan føre til tidstab på grund af unødigt langvarig bremsning.

En anden ulempe ved punktsystemet er, at informationsoverføringen sker efter arbejdsstrømsprincippet, hvilket vanskeliggør overvågningen af, at en balise fungerer, som den skal, eller at den ikke er fjernet.

Til imødegåelse heraf kunne balisen til toget overføre information om afstanden til næste balise og ved afstandsmåling på toget kunne overvåges, om næste information kommer, når den skal.

Anbringelse af baliser i sporet kan give ulemper ved sporarbejder, især hvis der for at forøge informationsantallet anvendes flere enkeltbaliser til samme informationssted til opbygning af et »kodetelegram«.

Det kan være nødvendigt at fjerne baliserne ved sporarbejder, og genanbringelsen af baliser må anses for arbejde af sikkerhedsmæssig karakter.

ATC-anlæg ved DSB skal i princippet baseres på

- at lokomotivføreren fortsat har ansvaret for togets kørsel og selv regulere denne

- at ATC-anlæggene kan samarbejde med nuværende sikringsanlæg uden væsentlige ændringer i disse.

Ud fra den forudsætning, at der forventes en forøgelse af hastigheden til 160 km/t med mulighed for senere forøgelse til 200 km/t opstilles følgende *minimumskrav* til ATC-anlæg. Disse

- skal kunne give informationer om tilladt hastighed (signalbetingede og strækningsbetingede) i hovedspor på den fri bane og i togvejsspor på stationer

- skal kunne indikere ATC-informationer visuelt og evt. akustisk i togets førerrum

- skal kunne hindre, at fejlagtig forbikørsel af et signal i stopstilling medfører fare

- skal kunne hindre fejlagtig forbikørsel af en ikke-sikret overkørsel

- skal kunne hindre, at kørsel på sigt sker med for stor hastighed

- skal kunne iværksætte bremsning, såfremt lokomotivføreren fejlagtigt undlader rettidig bremsning ved informationsskift til lavere hastighed

- skal for de i betragtning kommende strækninger kunne tilgodese rimelige krav til togintensitet (plan 1990).

Projektgrupper

Kravene er formuleret af projektgruppe 2 under PTM projekt INFRA-STRUKTUR, og realiseringen er så småt ved at begynde. En ny gruppe – ATC-projektgruppen – har fået til opgave nærmere at undersøge muligheden heraf.

I erkendelse af at denne udvik-

lingsopgave med fordel kan løses i samarbejde med andre styrelser, er DSB gået med i et nordisk samarbejde for eventuelt at udfinde et fællesnordisk system. Der har derfor på eltj's foranledning været afholdt et to-dagesmøde i København med deltagere fra NSB, SJ og VR.

Konklusionen fra dette møde er, at hver styrelse stort set opstiller de samme krav, og at disse krav formentlig skal baseres på et punktformet system.

Siden da har der været ført flere drøftelser især til svensk side, idet SJ er ret langt fremme med udformningen af et punktformet system. Igennem det sidste års tid har SJ haft kontakt med og indhentet tilbud hos flere firmaer med henblik på levering af ATC-udrustning.

Hvem der skal være leverandør er endnu ikke helt afklaret, idet der stadig foregår undersøgelser, men det er givet, at uanset hvilken leverandør SJ måtte vælge, vil DSB sandsynligvis kunne benytte den samme. Der vil kun blive tale om mindre ændringer, for at udrustningen kan tilpasses de danske forhold. Som et eksempel kan nævnes, at forskelle i trækraft (SJ ellok og DSB diesellok) medfører ændringer i den mekaniske udformning af kontrolpanelet i førerrummet.

I forbindelse med gennemførelsen af projekt strækningsradio skal der ske en samordning med ATC-systemet, og på visse områder skal systemerne arbejde sammen, således skal f.eks. informationer til radiosystemet, vedrørende kanalskift og positionsidentifikation overføres gennem ATC-udrustningen.

Indførelse af ATC har høj prioritet, hvorfor der formentlig allerede inden for en kortere årrække kan ses de praktiske resultater af projektgruppernes arbejde.

Øresund, Fehmernbælt, Storebælt og Samsøbælt – en funktionel helhed

Af C. E. Andersen

Den faste Øresundsforbindelse i H-H linien er blevet aktualiseret ved, at Sveriges Rigsdag er blevet positivt stemt for at realisere den.

Dette er såre vigtigt. Thi hovedformålet med denne forbindelse, udført som en tunnel for jernbanetrafik, må være, at den kan skabe grundlag for, at en større del af bane- og godstrafikken mellem Skandinavien og Kontinentet kan ledes gennem Danmark ad de bestående jernbanestrækninger. Også lastbiltrafikken kan da ledes under Øresund og eventuelt videre over Sjælland på de samme gennemgående jernbanevogne.

Allerede nu er der en betydelig godsvogntrafik mellem Sverige og Danmark, hovedsagelig transittrafik; den er overordentlig indbringende for DSB. Men hvis/når den kan afvikles hurtigere og billigere mellem Hålsingborg og Helsingør, kan den blive langt mere omfattende.

Såfremt man ikke udnytter den aktuelle chance, og det vel at mærke nu, må man regne med muligheden af eller sandsynligheden for, at den forspildes for bestandig.

Der er nemlig mange kræfter i Sverige, som arbejder på at lede denne trafik uden om Danmark, så langt som muligt på svenske færges, både togfærges og bilfærges, dels til eller via Østtyskland, dels direkte til Vesttyskland. Der er allerede bygget nye store færgedianlæg på Rygen og i Travemünde for tog- og bilfærgerne mellem Skandinavien og Kontinentet.

Øresundstunnelen i H-H linien skal ifølge de gængse planer udføres som en sænketunnel af beton-tunnelstykker under selve Øresund. De kan muligvis med økonomisk fordel udføres som ståltunnelstykker med betonforinger. Storebæltskommissionens undersøgelse

ser indicerede, at en sådan tunnel kunne blive lidt billigere.

De tilsluttende tunnelstrækninger inden for kystlinien, under Hålsingborg-Helsingør, til højere niveau og til arealer uden for de tætte bebyggelser må udgraves. Der må laves helt nye stationsanlæg og vel også bane-vejterminalanlæg af hensyn til biltrafikken.

H-H forbindelsen kan udføres med ét eller to spor. Tidligere regnede man med, at ét spor ville være tilstrækkeligt.

Men en tunnel med to spor koster kun 15–20% mere.

Spørgsmålet er da først, om tunnelen skal tjene togtrafik alene eller både togtrafik og biltrafik med biltransporterende tog, det være sig i begrænset omfang eller i storstilet omfang.

Biltrafikken mellem Hålsingborg og Helsingør med DSB's færges og private færges har allerede nu et meget betydeligt omfang. Den er omtrent halvt så omfattende som biltrafikken mellem Halskov og Knudshoved; og den kan eller vil blive meget større, hvis der gøres noget effektivt for at lette den. En del af den biltrafik, der nu benytter ruterne mellem Malmø-området og Københavns-området vil da benytte H-H ruten. Også biltrafikken i transit mellem Malmø og Tyskland vil da gå via H-H i vid udstrækning.

Derfor taler bil-på-tog-trafikken for at udføre H-H tunnelen tosporet.

Desuden gør hensyn til biltrafikken det ønskeligt at udføre tunnelen med store profiler.

Disse kan være de samme som for den nye bane, der nu bygges mellem Hannover og Würzburg, samt flere andre nye baner i Vesttyskland. Disse dimensioneres med henblik på, at der skal kunne bruges jernbanevogne, som er 5,6 m høje

og 4,3 m brede, så selv de største lastbiler kan køre bekvemt ud af og ind i og gennem dem.

Et vigtigt problem drejer sig om bane-vej-terminalernes placering.

Hålsingborg-anlægget må placeres nær byen ved krydset af motorvejene Hålsingborg-Stockholm og Malmø-Göteborg, d.v.s. nær et kommende nyt banegårdsanlæg.

Ved Helsingør er der ikke plads til en terminal i det udstrakte byområde.

Da det er ret ligegyldigt, om biltoget skal køre kort eller langt mellem terminalerne, må det være bedst at placere Sjællandsterminalen, så den kan tjene Københavnsområdet umiddelbart.

Samtidig bør det være muligt at lade en del af togene fortsætte over Sjælland.

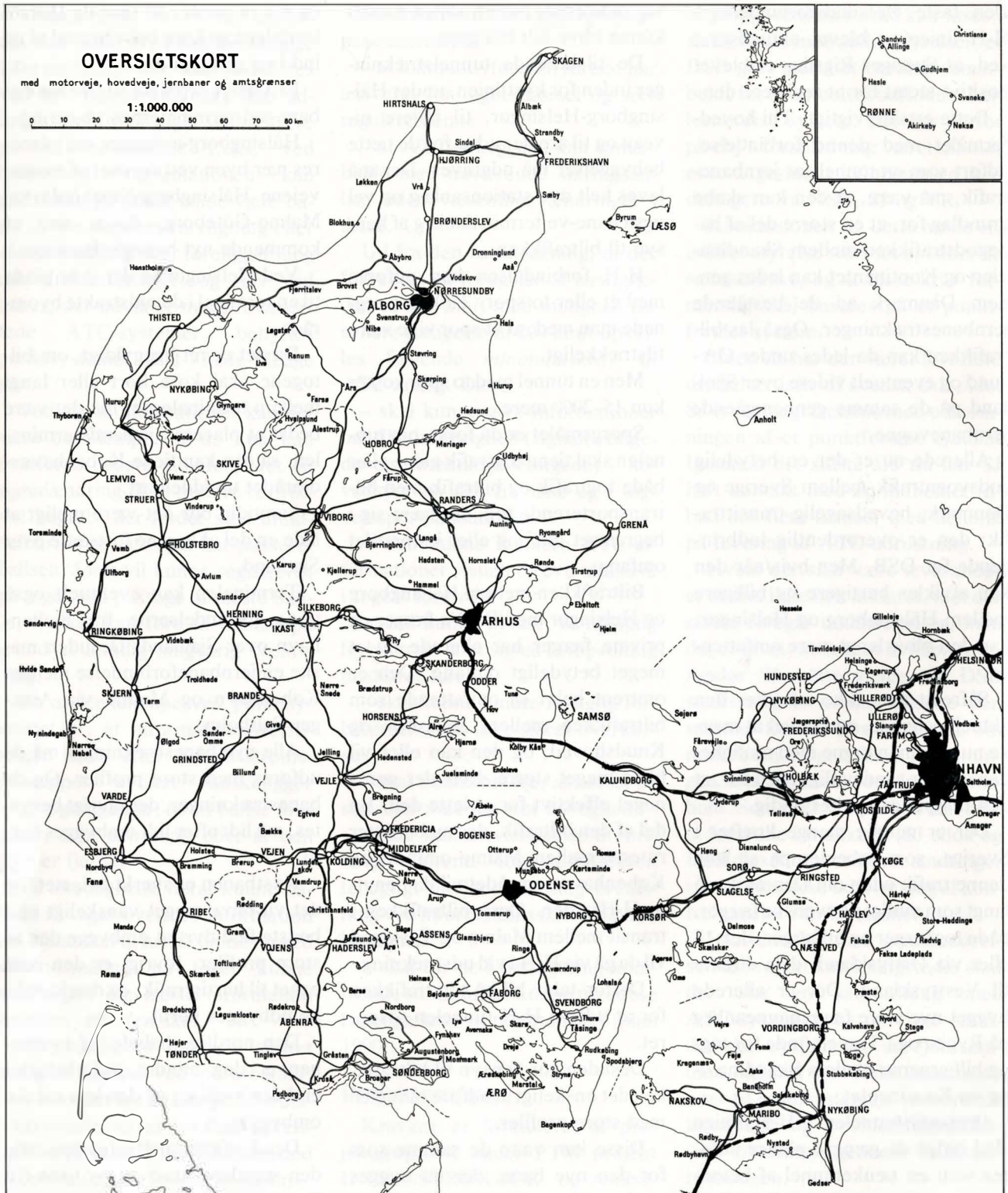
Terminalen kan eventuelt også tjene forbindelserne fra København over Sjælland. Desuden måske en jernbaneforbindelse mellem København og Malmø via Amager-Saltholm.

Alle nye banestrækninger må da udføres med store profiler. Og de banestrækninger, der iøvrigt benyttes, må lidt efter lidt ombygges hertil.

Kystbanen er stærkt belastet, og det vil blive meget vanskeligt og i bedste fald dyrt at ombygge den til store profiler. Iøvrigt er den ikke egnet til hurtigtrafik; og den kan ikke udbygges hertil.

Den nordlige halvdel af kystbanen er dog mindre trafikbelastet end den sydlige, og den kan måske ombygges.

Den kan eventuelt udnyttes, hvis den suppleres med en ny bane fra Rungsted til Jægersborg og der tilknyttes Nordbanen eller fortsætte langs denne som et ekstra sporpar til Hellerup og videre langs Ringbanen til Nørrebro til Vestbanen.



De tykke streger angiver muligt nye jernbaner med store profiler, dels tunneler og broer dels landstrækninger.
De prikkede linier viser eksisterende banestrækninger, der kan ombygges, så de kan indgå i helheden af storprofilbaner.

En anden mulighed er at bygge en ny bane fra lidt syd for Hillerød til et sted øst for Roskilde. Denne kan følge den af Hovedstadsplanlægningen foreslåede trafikkorridor mellem Hammersholt og det planlagte trafikknudepunkt ved Høje Tåstrup og dermed til Vestbanen eller direkte til en ombygget Sydbane via Køge.

København-Malmøforbindelsen

Den faste forbindelse mellem København og Malmø skal ifølge de hidtidige planer være en ren vejforbindelse.

Dette er et politisk resultat, en følge af konkurrencen mellem H-H og K-M alternativerne. Efter lange diskussioner besluttede man at lave trafikforbindelser begge steder, men således at der kun skulle være jernbaneforbindelse i nord og kun vejforbindelse i syd.

Dette var formentlig den rette løsning, når hovedmålet var at få noget gennemført. Men det er dog værd at holde sig for øje, at den var politisk motiveret og ikke trafikalt begrundet.

Siden da er det blevet klart, at en bil-på-tog-forbindelse kan byde på god effektivitet, stor kapacitet, billig og bekvem befordring, endda både af person- og lastbiler.

Derved kan en baneforbindelse få en dobbelt funktion. Følgelig bliver banen i H-H linien ekstra motiveret ved at kunne tjene både tog- og biltrafik. Den bliver yderligere motiveret, hvis biltogene kan føres helt til København, og navnlig hvis nogle af dem føres videre over Sjælland, til Storebælt eller/og Fehmernbælt og evt. til Tyskland ad den ene eller den anden rute.

Men også den sydlige Øresundsroute mellem København og Malmø

er blevet ekstra motiveret. Og det specielt som vejforbindelse, nemlig som en tilbringerrute til en ny større lufthavn placeret på Saltholm, altså som en forbindelse mellem København og Saltholm, men også mellem Malmø og Saltholm.

Lufthavnstrafikanter er jo tilbøjelige til at benytte deres private biler eller taxaer eller specielle lufthavnsbusser til og fra lufthavnene. Der skal beskæftiges mange mennesker i lufthavnen, som nok vil være mest indstillet på at bruge privatbiler og busser. Alt dette taler for, at forbindelsen fortrinsvis udføres for vejtrafik.

Men forbindelsen skal også tjene den halvlokale trafik mellem København og Malmø, som integrerende led i en Ørestad-plan desuden fjerntrafikken, både person- og godstrafikken. Følgelig skal kapaciteten være overordentlig stor.

Forbindelsen via Drogden kan ikke udføres som en højbro, fordi en sådan kan frembyde fare for flyvetrafikken.

Derimod kan forbindelsen via Flinterenden godt være en højbro uden at frembyde fare; og en bro er nu en gang billigere end en tunnel.

Tunnelen under Drogden, hvor trafikken vil blive særlig stor, må udføres med 12-14 vognbaner. Derfor regner man med, at den skal udføres som to adskilte tunneler, den ene for lufthavnslokaltrafikken, den anden for den gennemgående trafik.

Disse vej-tunneler agtes udført af nedgravede betonrør med rektangulære profiler. Det skal føres under Drogden langt fra hinanden.

Nu melder spørgsmålet sig, om måske også sænketunnelstykker af stål kan komme i betragtning her. For Storebælt viste disse sig som sagt at være billigere. Men her drejede det sig om en jernbanetunnel.

En anden mulighed er at udføre tunnelerne eller nogle af dem som boretunneler. Sådanne er særlig fordelagtige, hvis profilerne er af moderat størrelse, og hvis de kan være cirkulære.

Den planlagte tunnelforbindelse under Kanalen mellem England og Frankrig skal udføres som to borede tunneler udfræset i kalken, hver med ét jernbanespor og for meget store togprofiler, samt en service-tunnel med væsentligt mindre profil. Tunnelanlægget bliver ca. 50 km lang, altså ca. 150 km tunnelstrækning. Tunnelanlægget er beregnet at koste 122 mill. £ + 1396 mill. frcs. ifølge prisniveauet pr. januar 1973. Det svarer til godt 20 mill. kr. pr. km tunnelstrækning.

Dette er bemærkelsesværdigt lidt.

Bemærkelsesværdigt er det også, at hele tunnelarbejdet ventedes at kunne gennemføres i løbet af blot 5 år.

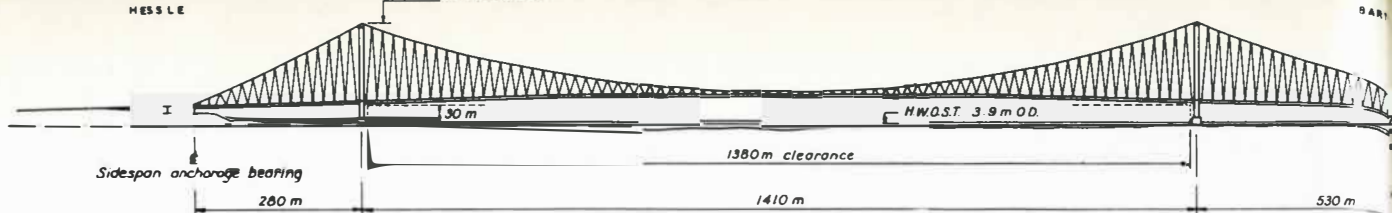
I Øresundsområdet er grunden også kalk. Så her kan også bore-fræseteknikken komme på tale, når der skal laves en tunnel, især hvis den skal være en jernbanetunnel, fordi den ikke behøver særlig store profiler.

Hermed melder problemet sig, om forbindelsen mellem København og Malmø overhovedet bør udføres helt og holdent som en vejforbindelse.

Man kunne også tænke sig en kombination af en vejforbindelse og en jernbaneforbindelse.

Endog en ren jernbaneforbindelse kan komme på tale, idet mindst som første udbygningsstadium, såfremt forbindelsen udføres både for ordinære jernbanetog og biltransporterende tog.

En sådan forbindelse kan udføres overordentlig billigt og overordentlig hurtigt; og den kan udnyttes så



Storebæltsforbindelsen kan udbygges enten som en forbedret færgeforbindelse, således som skitseret i DSB's plan 1990, eller som en fast forbindelse. I sidste Storebæltsbetænkning er der anvist: 1) en jernbanetunnel, der kan befares af biltransporterende tog, 2) en jernbane- og vej tunnel samt 3) en jernbane- og vejbro.

Nu må der tillige regnes med en fjerde mulighed, nemlig en jernbanetunnel + en vejbro, udført i en sydligere linieføring og som en hængebro. Den kan ligne den ovenfor skitserede bro over Humber, hvis hovedfag kunne overspænde Østre rende mellem 20 meter kurverne, men som trods alt koster mindre end 400 mill. kroner. En tilsvarende storebælstbro må naturligvis blive langt mindre og derfor billigere. – Den engelske bro påbegyndtes i 1973 og bliver antagelig færdig før udgangen af 1977.

snart, en tunnel for et enkelt spor er færdig.

Den kan formodentlig udnyttes allerede i den tid, hvor en eventuel lufthavn på Saltholm er under bygning, hvorved omkostningerne her til kan reduceres.

De tilsluttende baner på Amager og Sjælland kan føres gennem Sydhavns kvarteret til Vigerslev-området og dermed til den før omtalte storprofilbane fra Helsingør og en fortsættelse over Sjælland.

Den aktuelle plan omfatter som sagt to vej tunneler under Drogden og en højbro over Flinterenden, tilsluttende motorveje samt selve lufthavnen, alt i en »pakke«, som desuden omfatter en H-H-banetunnel forbindelse. Deraf skal Danmark betale halvdelen af H-H-tunnelen og de tilsluttende anlæg på Sjælland samt lufthavnen og anlæggene vest herfor. Men Sverige skal ifølge aftalerne financiere bygningen af vej tunnelerne under Drogden, indtil disse med renter bliver fuldt tilbagebetalt ved afgifter for bilerne, der kører igennem tunnelerne. Altså reelt et lån.

For øjeblikket synes de hjemlige politikere at være mest indstillet på at prøve at få gennemført Øresunds-helheds løsningen, altså både den nordlige og den sydlige trafikforbindelse, hhv. som jernbane- og vejforbindelse. Dette skyldes formodentlig interessen for, at Danmark får det fornødne lån fra Sverige.

Denne pengemotiverede målsætning kan måske ødelægge det hele, så end ikke H-H forbindelsen bliver realiseret. Man kan i den sammenhæng tænke på, at Køben-

havns Kommune kæmpede hårdt for at få Staten til at betale Søring-gaden plus dennes fortsættelse gennem Vesterbro og ad en tunnel dybt under Sydhavnen, kostende 1300 mill. kr. Men da Folketinget gjorde gældende at kommunen så selv måtte betale størstedelen af de store omkostninger, som især skulle tjene nye bebyggelser på Vestmager, tabte kommunen interessen for at gøre noget. – Selv den planlagte tunnelstrækning under Lyngbyvej mellem Hans Knudsens Plads og Vibenshusrundkørslen vil kommunen ikke bygge, når den selv skal betale det. Iøvrigt er der måske en parallel m.h.t. den faste forbindelse via Storebælt. Angående den gør man gældende, at den let kan finansieres ved lån, om ikke fra Sverige, så fra andre lande.

Som sagen ligger for øjeblikket, må man forudse, at de aktuelle K-M planer, der er så stærkt lånebetingede, måske ikke kommer til udførelse. I hvert fald ikke i overskuelig fremtid.

I så fald kan man overveje den her skitserede baneplan, baseret på borede, cirkulære tunneler, hver for ét jernbanespor, og specielt for tog med store profiler, så de kan udnyttes af biltransporterende tog foruden de ordinære fjerntog og lokaltog. Det kan realiseres langt billigere.

Fehmernbæltforbindelsen

Såvel H-H tunnelen som K-M tunnelen kan udnyttes til storprofilbaner. Disse kan føres til en fælles terminal i Københavnseggen; og de kan føres videre samlet over Sjælland.

Trafikken til og fra Kontinentet kan føres enten via Storebælt eller Fehmernbælt.

I det lange løb kan kun Fehmernbæltforbindelsen blive tilfredsstillende. Hvis hovedmålet er at trække trafikken mellem Sverige og Kontinentet gennem Danmark, må man regne med, at en udbygning af Fehmernbæltforbindelsen bliver nødvendig, selv om man i første omgang søger at klare sig med Storebæltsforbindelsen.

Det må da være ønskeligt at få bygget en storprofilbane fra Sydhavns kvarteret eller fra Høje Tåstrup trafikknudepunktet til Køge, hvor den må udføres som højbane, videre mod Næstved, men dog øst herom til strækningen mod Vordingborg.

Banestrækningen over Masnedø tillader ikke hurtigkørsel; men det vigtigste er, at frirumsprofilet forøges.

Storstrømsbroen kan omprofileres og udnyttes til to spor med store profiler, såfremt der bygges en ny vejbro, der kan erstatte den eksisterende smalle dårlige brovej.

Banestrækningerne over Falster og Lolland kan forholdsvis let ombygges til store profiler og dobbeltspor.

Fehmernbælt er 19 km bredt. Det er ikke særlig dybt; dybderne er jævnt tiltagende fra kysterne mod midten. Her er der ideale betingelser for at lave en sænketunnel, som kan ligne den, der er foreslået for Storebæltsforbindelserne under Østre og Vestre Rende.

Disse vil koste ca. 1500 mill. kr. efter 1972-priser, d.v.s. ca. 100 mill. kr. pr. km. Dog væsentligt me-



re for strækningen under Østre Rende, hvor dybderne er meget store, og væsentligt mindre for strækningen under Vestre Rende, hvor dybderne er små.

På det grundlag kan man slutte, at en tilsvarende tunnel under Fehmernbælt må komme til at koste omkring 1500 mill. kr.

Hvis man kan regne med, at Deutsche Bundesbahn vil betale halvdelen, bliver det kun til 700-800 mill. kr. for DSB.

Dette beløb kan sikkert fås som lån udefra, f.eks. fra EF – måske langt lettere end lån til udførelse af de andre omtalte forbindelser.

Under disse omstændigheder kan man formodentlig regne med, at forbindelsen videre over Tyskland vil blive udbygget til to spor indtil Lübeck og store profiler hertil og videre til Hannover, svarende til dem, den nye bane mellem Hannover og Sydtysskland får.

Derfor kan man forudse, at der etableres en gennemgående storprofilbane fra Sverige til Schweiz, blot Danmark udbygger i det mindste strækningen fra Helsingør til Rødbyhavn til storprofilbane.

En sådan bane kan få umådelig stor betydning, ikke mindst for Danmark.

Storebæltsforbindelsen

Storebæltsforbindelsen kan og bør udnyttes i denne helhed. Men kun midlertidigt.

For det første kan den forhåndenværende forbindelse over Sjælland, Fyn og Jylland og Slesvig-Holsten ikke ombygges til store profiler uden urimelige omkostninger. For det andet er omvejen til Hamborg overordentlig stor. For det tredje må man regne med, at forbindelsen over Storebælt vil blive ved at være færgeforbindelse en række år endnu, i det mindste så

længe, at Sverige måske udbygger sine direkte Tysklandsforbindelser i mellemtiden.

Men spidsbelastninger kræver stor kapacitet og koster dyrt, derfor må man nok regne med at skulle lede en del af godstogene og lastbilerne med normalprofiltoget over Sjælland til Korsør og videre med færge, evt. senere ad tunnel eller bro, afhængigt af hvornår man udbygger forbindelsen via Fehmernbælt.

Derudover skal Storebæltsforbindelsen tjene den nationale trafik.

Færgeforbindelsens kapacitet er forøget stærkt efter tilkomsten i 1974 af de to nye storfærger og den store forøgelse af antallet af ture pr. døgn. Kapaciteten bliver forøget yderligere ved den planlagte ombygning af de tre nyeste færger, så de får tosporet forbindelse til broklapperne i de nye færgelejer og derfor kan ekspederes hurtigt i færgehavnene. Den bliver endda forøget yderligere, når færgeflåden suppleres med nye 4-sporede færger med tosporede forbindelser til broklapperne.

Driftsomkostningerne i forhold til det udførte transportarbejde er allerede nu blevet langt mindre end tidligere.

Færgernes brændstofforbrug koster trods de stærkt forøgede brændstofpriser mindre, end det koster for bilerne i benzinudgifterne at køre ved egen kraft ad en tunnel eller en bro.

Derfor er den fortsatte færgefart langt mere lovende, end den syntes at være det for få år siden.

Men der er rigtignok også andre muligheder, endda flere end man regnede med for 5 år siden. Der er en hel række alternativer i form af faste forbindelser via Østre Rende, nemlig

1) Tunnel med store profiler for almindelige tog og biltransporterende tog.

2) Tunnel med normalprofiler eller storprofiler for almindelige tog plus vejbro i linien Halsskov Rev – Sprogø Østrev, udført samtidig eller tunnelen først eller broen først.

3) Tunnel for vej og jernbane for almindelige tog eller storprofiltoget, særlig af hensyn til person- og lastbiler uden fører.

4) Bro med både jernbane og vej i den klassiske linie nord for Halsskov Rev og Sprogø Rev.

Heraf er de to første løsninger billigere, endda væsentligt billigere end de to sidste.

Forbindelsen over Vestre Rende kan udføres på flere måder.

Det kan være en jernbanetunnel eller en jernbanelavbro, begge i lige linie mellem Sprogø og Knudshovedhalvøen. Broen er billigst. Men prisforskellen er lille.

En tunnel i en sydligere linie i en bue via Sprogøpulerne og Knudshovedspidsen kan sikkert udføres lidt billigere. Men totaldistancen bliver lidt større.

Det vil også være muligt for moderate beløb at bygge en vejbro i denne linie, hovedsagelig som lavbro, men med en kort højbrostrækning.

En kombination af en banetunnel og en vejbro i denne linie vil sikkert koste mere end en bane-vej-lavbro i den nordlige linie, men ikke væsentlig mere. På den anden side vil tunnelen + broen i den sydlige linie blive langt billigere end en kombineret bane- og vej-højbro i den nordlige linie.

Storebæltsforbindelsen byder på direkte forbindelse mellem København-Sjælland og Fyn-Sydjylland. Men den er en omvej for forbindelserne mellem København og Tyskland (Hamborg) og ligeså for for-

bindelserne mellem København og Midtjylland (Århus).

Selv om den midlertidigt kan udnyttes til næsten hele trafikken mellem København og Tyskland og København og Vestdanmark, er den ikke fuldt tilfredsstillende til disse funktioner.

Dette gælder så længe, der er færgefart; men det vil også gælde, hvis færgefarten erstattes med en bro eller en tunnel. Tidstabet og ekstraomkostningerne er nemlig større på grund af omvejene end på grund af Storebæltsturen.

Så længe den nationale øst-vest-trafik koncentrerer sig på Storebæltstruten, vil denne vedblive at være vigtigere end Fehmernbæltstruten og ruterne over Kattegat.

Men hvis alle ruterne udbygges på tilsvarende måde, eksempelvis som lange tunneler eller broer, vil de formentlig blive nogenlunde lige vigtige.

Forbindelsen via Samsøbælt

Dybdeprofilerne af bælteerne mellem Røsnæs og Samsø og Svanegrund ligner tilsammen profilerne for Storebælt mellem Halsskov og Sprogø og mellem Sprogø og Fyn.

En broforbindelse er en nærliggende løsning. Men for en hængebrostrækning over den dybe rende uden for Røsnæs vil det være vanskeliggere at placere kabelforankringsblokkene end på Halsskov Rev og Sprogø Østrev. Derfor må en eventuel vejbro over Samsøbælt nok helst udføres omtrent som en vejbro over Storebæltets Østre Rende i den klassiske brolinie – hvilket der også er regnet med i Storebæltskommissionens betænkning – og i så fald kan den næppe bygges så billigt som en vej-hængebro i den sydlige linie.

Derfor er det sandsynligt, at en forbindelse via Samsøbælt kan ud-

føres billigere som tunnelforbindelse end som broforbindelse.

Da distancen mellem Røsnæs og Samsø er omtrent som mellem Halsskov og Sprogø plus Sprogø og Fyn, kan man slutte, at tunnelen vil komme til at koste ca. 1500 mill. kr. efter samme prisniveau.

Farvandet mellem Samsø og Jylland er ret dybt mellem Samsø og Svanegrund. En tunnelstrækning her må blive 4 km lang; så den vil koste omkring 300 mill. kr. – altså langt mindre end en vej-højbro.

En banedæmning over Svanegrund-Søgrund-Søby Rev skal ikke være nær så bred som en vejdæmning med 4–6 vognbaner; ja, de behøver endda i første omgang kun bredde for et enkelt jernbanespor. Så den kan udføres forholdsvis billigt.

Mellem Gylling og Århus kan de eksisterende veje ombygges, eller der kan bygges en egentlig motorvej. Men sådanne er meget dyre, især hvor de skal føres gennem områder, som er delvis bebygget eller planlagt for nye bebyggelser.

En jernbane kan bygges langt billigere, det gælder selv en tosporet jernbane med store profiler og udført for store hastigheder.

En bane mellem Gylling og Århus kan på visse strækninger følge den eksisterende lokalbane, men må selv her udføres som en helt ny bane.

Der må også bygges baner over Samsø samt på langs ad Røsnæs, nord om højderyggen og nord om Kalundborg, til de eksisterende baneanlæg øst for Kalundborg.

Alle disse baneanlæg må naturligvis udføres med store frirumsprofiler.

Hele strækningen mellem Kalundborg og Århus vil formentlig komme til at koste ca. 1000 mill. kr. efter 1972-prisniveau.

Lægges hertil 1800 mill. kr. for tunnelerne, bliver totalomkostningerne for de faste anlæg ca. 3 milliarder kroner.

Terminalerne kan blive små og enkle, når trafikken fordeles på to ruter. Altså Storebælt og Kattegat. Der kræves ikke mere togmateriel, fordi trafikken deles.

En anden sag er, at den samlede trafik sikkert vil blive større, når der etableres to ruter, som hver opfylder sine naturlige trafikale funktioner.

Helhedsplanen vil da omfatte 5 jernbaneforbindelser, som alle egner sig for biltog under de danske bælte og sunde, nemlig under Øresund både i H-H linien og K-M linien, under Fehmernbælt, under Storebælt, under Samsøbælt og bæltet vest for Samsø.

De må vurderes alle som led i en trafikal helhed. – Ganske vist kan byggetiden blive lang, især hvis de bygges successivt, så helheden opnås ikke lige straks.

Udføres de alle efter en helhedsplan, kan man tænke sig tunnelerne bygget på et skibsværft med kontinuerlig produktion.

Perioden kan f.eks. være fra slutningen af 1970'erne til år 2000. Der skal da bygges 3 km tunnelrør pr. år.

I så fald kan totalomkostningerne blive væsentligt mindre end påkrævet for den fulde udbygning af disse trafikanlæg separat.

Dette gælder også i tilfælde af, at man supplerer tunnelerne med billige vejbroer over Storebæltets Østre og Vestre Rende.

Under disse omstændigheder kan byggearbejdet give god skibsværftsbeskæftigelse i forhold til investeringerne. Thi netop ståltunnelerne og hængebrobanerne skal laves af tynde stålplader.

Fra medlemskredsen

Opsamling af løse ender

Der har nu været skrevet en hel del, om tjenestetid og dobb. fridage, men jeg mener ikke, at vi er færdige endnu.

Jeg vil gerne vide, hvordan DSB kan fratække 2 feriedage, i ferieåret 1. april 75 – 31. marts 76, fordi vi har fået dobb. fridage?

Jeg er af den mening, at der kun kan trækkes 1 feriedag, fordi ordningen først trådte i kraft 1. juni 75 og skulle opgøres sammen med kalenderåret. Men den gik ikke.

Efter at have snakket med vores tjenestefordeler i gb., fik jeg at vide, at det skulle opgøres sammen med ferieåret, altså fra 1. juni 75, hvor nyordningen trådte i kraft, til 31. marts 76 = 10 måneder.

Det lyder også meget godt, men skal vi så ikke have 18 dobb. fridage i det ovenfor anførte tidsrum. Det har vi ikke, så må erstatning vel gives for manglende dobb. fridage. Jeg selv har kun 14 dobb. fridage.

Eller kan man både trække 1 feriedag mere fra os, og så har vi end ikke 18 dobb. fridage i opgørelsesperioden, det første år.

Det må være enten, eller.

I DLT. nr. 6 side 12–13 er der skrevet noget om Interne arbejdsbestemmelser!

Det jeg har hæftet mig ved er, at der med DSB er indgået en række aftaler og et par af dem ikke gælder for rangerpersonalet.

Jeg mener at det er en skændsel overfor rangerpersonalet at vi ikke er omfattet af begrænsningen på 50 nattimer (kl. 22–6) i den enkelte måned.

Jeg forstår ihverttilfælde ikke den arbejdsgruppe, der har siddet og tumlet med dette emne. . . Jo, måske forstår jeg den alligevel godt. For hvis det er de kapaciteter, man har trukket på, som Greve Petersen nævnte een af, under et besøg i rf. for et par måneder siden, så

kan man nok ikke forvente et bedre resultat i denne vigtige sag. Der var vild jubel blandt mødedeltagerne, ved navns nævelse.

Jeg er af den opfattelse, at det er lige så krævende, at køre med en rangermaskine, en hel nat, f.eks. ved en færgestation, som det er at fremføre et person eller godstog om natten. Dette har jeg fået bekræftet af adskillige kolleger, som på skift forretter begge slags tjenester.

Jeg opfordrer hermed på det kraftigste, til ved først givne lejlighed, at få denne aftale til også at omfatte rangerpersonalet.

DLT. nr. II side 19. Støj i førerum!

Det er glædeligt, at der er ved at ske noget, om end lidt, på støjmiljø området. Det er vel også tildels godt med en oversigt over støjmålinger på forskellige litra. Der er så bare det her halvfærdige fra foreningens side. Hvorfor i alverden fuldender I ikke den artikel, med at fortælle lidt om, hvor høje støjgrænserne må være, uden at være skadelige. Det må da være mere nødvendigt, at I fortæller medlemmerne det, i stedet for at hvert enkelt medlem, skal rende og spørge her og der.

Det var måske en ide at lave et interview med støjeksperter professor Frits Ingerslev, om dette emne. I stedet for at kopiere artikler af efter DSB bladet.

Vedrørende strækningsorienteret indøvelse på MX? MY? Mz?

Efter ordreserie A. skal man have 8 ugers strækningsorienteret uddannelse og instruktionskursus med kørerlærer.

Det var et par af mine kolleger, opmærksomme på, da De blev indkaldt til dette. Mærkværdigvis nok blev De på tjenestelisten kun sat op til 3 ugers indøvelse. — — — Ja, hvad gør man så. Den ene af Dem ringede

til foreningens kontor og fik K.B.K. i tale.

Hvis jeg husker ret, sagde K.B.K. til min kollega, at der var forhandlet med DSB. Og man var blevet enige om, at ændre i ordreserie A. fra 8–3 ugers indøvelse. Det er meget beklageligt, hvis det er tilfældet. For hvad er 3 ugers indøvelse, når der er trukket 4–5 fridage fra, og en del er nattjenester, hvor vel ingen er oplagte, med den helt store interesse.

DSB påberåber sig sikkerhed. — — Den er hermed gået fløjten, hvis det forbliver ved de 3 uger hvad jeg og mange andre ikke håber.

Den ændring fra 8–3 ugers indøvelse, skulle godt nok være frembrunget, som ønsker fra vore egne rækker.

Jeg tror ikke, at de rækker har tænkt sig ordentligt om.

Lad Dem for guds skyld ikke, løbe af med sejren!

Lkas. B.R.A. Rasmussen
ddt. Rødby Færge.

Foreningen er af samme opfattelse med hensyn til feriedage og opgørelsesperiode som du. Det samme gælder dobbelte fridage. Spørgsmålene ligger til overvejelse i DSB. Naturligvis er nattjeneste på rangermaskine også belastende for personalet. Når begrænsningen ikke er foretaget på dette område ligger det i, at det traditionelle turnusmønster skal omlægges på en måde, som ikke passer ind med øvrige personales tjeneste. Der har yderligere fra medlemsside været tilkendegivelser om samme for vort eget vedkommende. For tiden er grænsen for skadelig støjpåvirkning 90 decibel. Der er bestræbelser igang for at få den nedsat til 70. Den nævnte 3 ugers indøvelse er fastlagt efter stærkt pres fra medlemsside og er tilstrækkelig for dem, som jævnlige har udført strækningstjeneste inden uddannelse i MY m.v.; men for dem, der har været væk fra strækningstjeneste i flere år, kan indøvelsen forlænges indtil 8 uger eller et tidsrum mellem 8 og 3 uger som den enkelte føler er tilstrækkelig.

Vil du være bagmand så er chancen der nu

Af Kurt Sørensen

14

Vil du være økonomisk bagmand uden at komme i konflikt med loven? Så er chancen der nu. Der er intet fordægtigt ved spørgsmålet. Tværtimod. Det er et væsentligt led i strukturændringen i de offentligt ansattes eget pengeinstitut.

Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte tog i 1975 navneforandring fra det noget nostalgisk klingende »Laane- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd«. Det gamle hæderkronede navn fremkaldte mindelser om kongeligt udnævnte med sabel og fjerbusk. Nu mangler man bare at indføre bolle-å.

Nok så betydningsfuldt for Laane- og Sparekassens strukturændring er imidlertid arbejdet med at opbygge en bred garantordning. Det fortæller Laane- og Sparekassens administrerende direktør, O. Ilsø Jensen, om:

Optimisme

Den nye sparekasselov, der trådte i kraft den 1. januar 1975, giver sparekasserne mulighed for at vælge mellem forskellige ledelsesformer. Ønsker man at fortsætte som garantledet sparekasse, som Laane- og Sparekassen gør det, forudsætter loven, at der tegnes garantikapital på mindst en million kroner, fordelt på mindst 1.000 garantstemmer. Hver 1.000 kr. giver en stemme, og ingen kan have mere end 20 stemmer. Ingen enkelt garant kan derfor dominere.

Tidligere var gantikapitalen på ialt 25.000 kr. Nu er millionen passeret. Ja, der er faktisk indbetalt over 1,2 mill. kr., så på det punkt er der ingen problemer.

I første omgang henvendte vi os til de organisationer, der hører til den naturlige kreds, der dækker sparekassens område, og de har da

også tegnet størsteparten af de nævnte 1,2 mill. kr. garantikapital.

Men det er naturligt, at sparekassen gerne vil opretholde den nære forbindelse med den enkelte kunde, og derfor også gerne vil have enkeltpersoner som garant. Tegning af garantikapital foregår løbende. Man skal blot henvende sig i sparekassen.

Garantibeviserne sælges i størrelsesordenen 1.000 kr. og 10.000 kr. til kurs 100, og garantikapitalen forrentes med en rente, der svarer til Nationalbankens diskonto plus 3 procent. Det giver for tiden 10½ procent.

De nye vedtægter for Laane- og Sparekassen er vedtaget af generalforsamlingen og ligger i Tilsynet med banker og sparekasser til godkendelse. Det forventes, at godkendelsen foreligger i begyndelsen af 1976. Herefter kan sparekassen fortsætte som hidtil som selvstændig, garantledet sparekasse for offentligt ansatte.

Blandt landets ca. 200 sparekasser står Laane- og Sparekassen placeret blandt de 20 første med en indlånskaptal på ca. 150 millioner kroner, og man ser fremtiden i møde med optimisme og fortrosthing.

Rentefordel

Hvad betyder det at være garant udover, at man får høj rente og et fint bevis?

Garanterne er gennem valg af repræsentantskabet sparekassens højeste myndighed. Repræsentantskabet vælger af sin midte 6 medlemmer til sparekassens bestyrelse, der er på 9 medlemmer. Medarbejderne vælger 2 medlemmer, medens 1 medlem udpeges af handelsministeriet.

Det, sparekassen bygger på, er indskud fra – og udlån til – offentligt

ansatte og deres organisationer. Det er samtidig garanterne, der gennem repræsentantskab og bestyrelse fastsætter retningslinierne for ind- og udlån. For tiden er renten på tre måneders opsigelse og på de skattebegunstigede konti en halv procent over de fleste andre pengeinstitutters rentesatser.

Laane- og Sparekassen skiller sig også ud fra de fleste andre pengeinstitutter ved at tilskrive renten hvert halve år, hvor det normale er én gang om året. Det betyder noget i retning af en kvart procent mere til indskyderne, og det er altså en ekstra gevinst, der lægges oven i den halve procent i overrente.

Sparekassen er interesseret i at udbrede kendskabet til dens særlige karakter. Derfor er der ansat en konsulent, Palle Roland Jensen, der står til rådighed for organisationerne og deres medlemmer for at orientere om sparekassen.

Uden for København

Hvilke planer arbejder sparekassen med?

Det er vort mål at komme til at virke i et større geografisk område.

Vi har en lille filial i Hjørring, og i løbet af første halvår af 1976 åbnes en filial i Århus på byens bedste strøg, i Ryesgade. Det overvejes også at åbne filialer i andre byer, men sparekassen lægger op til en forsigtig og gradvis udbygning af et net af filialer uden for København. Sparekassen skal nemlig tage hensyn til den nye lovs bestemmelser om egenkapitalens størrelse, det vil sige konsolideringen.

Vanskelige vilkår

Er det let for Laane- og Sparekassen at leve med den nye sparekasselov og de andre nye love og

bestemmelser, der vedrører pengeinstitutterne?

Det ville være en overdrivelse at påstå det. Politikerne forlanger en række ting, som det er vanskeligt at opfylde, bl.a. fordi de er indbyrdes modstridende:

for det første kræver den nye sparekasselov, at egenkapitalen skal være otte procent af forpligtelserne mod tidligere fire,

for det andet har man vedtaget loven om pengeinstitutternes rentemarginal, som bestemmer, at et pengeinstitut ikke må tjene mere end det beløb, det har tjent i de sidste tre år i gennemsnit, selvom omkostningerne er steget væsentligt i denne periode,

for det tredje er sparekassen forpligtet til at deponere en vis del af indlånene i Nationalbanken til lav rente og

for det fjerde er der nylig vedtaget en lov om, at sparekasserne skal betale skat.

I Norge og Sverige har man helt andre og lavere satser for egenkapitalens størrelse. Og satsen er jo helt afgørende for, hvor meget der skal lægges til reserverne, der i Laane- og Sparekassen iøvrigt har passeret de 10 mill. kr. Sparekassen må naturligvis være med til at bidrage til den fælles husholdning og indordne sig under de bestemmelser, som folketinget vedtager. Men man gør det vanskeligt for sparekassen at leve op til forpligtelserne ved at vedtage den slags indbyrdes modstridende bestemmelser. Det må håbes, at revision af nogle af disse love og bestemmelser vil mildne luften.

Hvad er det rigtige?

Er det let at låne penge i Laane- og Sparekassen i dag?

Alle berettigede låneansøgninger bliver imødekommet – og det er de

altid blevet. Laane- og Sparekassen har haft en væsentlig indlånstigning gennem mange år, fordi den enkelte kundes opsparing stiger, og fordi flere og flere offentligt ansatte bliver kunder. Det giver stadig flere penge til udlån, og det er jo det, sparekassen lever af.

Problemet i dag med hensyn til udlån er det såkaldte udlånsloft, d.v.s. bestemmelse om, hvor meget der må lånes ud. Loftet er fastsat efter forhandling mellem pengeinstitutternes organisationer og Nationalbanken, og dette loft er Laane- og Sparekassen naturligvis også inde under. Og når vi »støder« på loftet, medfører det selvfølgelig vanskeligheder; så kan der ikke lånes alt det ud, der er behov for.

Hvordan går det med opsparingen i Laane- og Sparekassen?

Som nævnt har der været en pæn fremgang. Men når politikerne siger, at det danske folk skal forbruge – ikke spare op – og sætte noget i gang, så produktionen kan stige og beskæftigelsen blive bedre, så kan det være vanskeligt for den almindelige sparer at forstå, at sparsommeligheden ikke for tiden er den store dyd.

Ellers plejer vi at få at vide, at borgerne sparer for lidt op og bruger for meget. Det kan nok gøre det svært for den enkelte at finde ud af, hvordan han skal handle rigtigt. Alligevel tror jeg, at så længe vi lever i en usikker tid med stor arbejdsløshed, så er det nok indbygget i de fleste mennesker som noget naturligt og fornuftigt, at man reagerer på de dystre udsigter ved at lægge noget til side, ved at gardere sig så godt man kan.

Tjenestemænd er jo i salveten, eller...?

Det er et politisk spørgsmål, som det ikke tilkommer mig at svare på. Men det er vist åbenbart for en-

PERSONALIA

Forflyttelse pr. 1-2-1976

Lokomotivassistent (8. lrm.) H. E. Sloth, ddt Gb til ddt Hg.

Afsked pr. 31-12-1975

Lokomotivfører (18. lrm.) P. V. Jensen, ddt KØ e.a. og alder.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Lüdeking,
lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Kristensen,
lokomotivfører, Esbjerg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. P. H. Panton,
lokomotivfører, ddt Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. E. Larsen,
lokomotivfører, ddt Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

B. M. Stokkendal,
lokomotivfører, ddt Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum d. 1. marts 1976 frabedes venligst.

Jens Lorenzen,
lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. H. Nurup,
lokomotivfører, Korsør.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

hver, at den offentlige sektor ikke er fredet. Også i 1975 har Laane- og Sparekassen for offentligt ansatte haft en stor stigning i indlånene. Så også offentligt ansatte vil gerne have noget på kistebunden.

Hallojsa - så kan vi måske også få prøvet
sektionen om abterne, det klappede så længe
på skrivemaskinen, at de ikke kan undgå
at komme til at skrive Shakespeares
samlede værker

